

## **Antrag**

**der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Leistungsstarke, moderne Häfen für Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sie die wirtschaftliche Lage der Binnenhäfen in Baden-Württemberg aktuell einschätzt;
2. wie sie den Vorschlag bewertet, auf dem Neckarabschnitt zwischen Heilbronn und Plochingen zusätzliche Güterverladestellen, beispielsweise beim Steinbruch in Mundelsheim, einzurichten;
3. ob sie Kenntnis darüber hat, ob in den Binnenhäfen in Baden-Württemberg Versorgungsleitungen zur Verfügung stehen, damit die Schiffe während ihrer Zeit im Hafen über Strom von Land aus versorgt werden können und in dieser Zeit keinen Schiffsdiesel o. ä. verbrauchen müssen;
4. was die Landesregierung unternimmt, um die Landstromversorgung von Schiffen während des Aufenthalts im Hafen zu erreichen, falls dies noch nicht der Fall ist;
5. wie sie die Hafenkooperation der Upper Rhine Ports hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet;
6. ob sie an dieser Hafenkooperation unterstützend beteiligt ist und wie die Landespolitik diese unterstützen kann.

18. 07. 2019

Marwein, Renkonen, Katzenstein, Hentschel,  
Lede Abal, Niemann, Zimmer GRÜNE

Eingegangen: 18. 07. 2019 / Ausgegeben: 21. 08. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

### Begründung

Der Bau von zusätzlichen Güterverladestellen entlang des Neckars ist zu prüfen, um die Häfen zu entlasten und so einen flüssigeren Betrieb auf den Wasserstraßen zu ermöglichen.

Die Versorgung der Schiffe über Strom, während sie im Hafen liegen, kann Ressourcen sparen und entlastet die Luft in der Umgebung der Häfen.

Die Upper Rhine Ports haben zum Ziel, die Intermodalität im Güterverkehr zu verbessern und effizienter zusammenzuarbeiten und somit gegenüber den großen Häfen Europas mehr Bedeutung zu erlangen.

Dieser Antrag soll prüfen, wie die Häfen in Baden-Württemberg allgemein wirtschaftlich aufgestellt sind und ob verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Abläufe im Güterverkehr auf den hiesigen Wasserstraßen bereits umgesetzt sind oder noch umgesetzt werden müssen.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. August 2019 Nr. 3-3835.0/125 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wie sie die wirtschaftliche Lage der Binnenhäfen in Baden-Württemberg aktuell einschätzt;*

Der positive Trend in den Umschlagszahlen der Binnenhäfen in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2017 konnte sich 2018 leider nicht fortsetzen. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes sank der Güterumschlag 2018 gegenüber dem Vorjahr um 16,1 % (-5,2 Mio. t). Ausschlaggebend für dieses rückläufige Ergebnis dürften die niedrigen Flusspegel in der zweiten Jahreshälfte gewesen sein. Nicht vergessen werden darf jedoch, dass durch die strukturelle Änderung der beförderten Güter die umgeschlagenen Gütertonnen nicht länger der einzige Maßstab für die Wirtschaftlichkeit einer Umschlagstelle sind. Durch den zunehmenden Containerverkehr werden immer mehr auch wertigere, leichtere und kleinere Güter transportiert, die andere Gewinnmargen ermöglichen.

Die Landesregierung hat mit Ausnahme der landeseigenen Häfen Mannheim und Kehl keine Einblicke in die wirtschaftlichen Verhältnisse der baden-württembergischen Häfen. Sie hat keine Anhaltspunkte, eine solide wirtschaftliche Situation der Häfen in Frage zu stellen.

*2. wie sie den Vorschlag bewertet, auf dem Neckarabschnitt zwischen Heilbronn und Plochingen zusätzliche Güterverladestellen, beispielsweise beim Steinbruch in Mundelsheim, einzurichten;*

Der Landesregierung sind bisher keine Pläne bekannt, auf genanntem Abschnitt zusätzliche Güterverladestellen einzurichten. Solche Vorschläge können jedoch nur im Einzelfall betrachtet und bewertet werden. Grundsätzlich begrüßt sie die vermehrte Nutzung des Neckars für Gütertransporte.

*3. ob sie Kenntnis darüber hat, ob in den Binnenhäfen in Baden-Württemberg Versorgungsleitungen zur Verfügung stehen, damit die Schiffe während ihrer Zeit im Hafen über Strom von Land aus versorgt werden können und in dieser Zeit keinen Schiffsdiesel o. ä. verbrauchen müssen;*

Die Verfügbarkeit von Landstrom ist in den baden-württembergischen Häfen noch nicht überall gegeben. Einige Häfen, u. a. die größeren Häfen Mannheim,

Kehl und Karlsruhe, verfügen über Landstromanlagen. Die Pächter in kleineren Häfen (z.B. Stuttgart) bieten teilweise die Möglichkeit, die Schiffe während ihres Aufenthalts über die Stromanschlüsse in den Firmen zu versorgen. In manchen Häfen besteht noch keine Möglichkeit zur Landstromversorgung.

*4. was die Landesregierung unternimmt, um die Landstromversorgung von Schiffen während des Aufenthalts im Hafen zu erreichen, falls dies noch nicht der Fall ist;*

Die Verfügbarkeit von Landstrom wird aktuell auf verschiedenen Ebenen bearbeitet. So ist die Herstellung einer bedarfsgerechten Verfügbarkeit von Landstromanlagen als Maßnahme im 2019 veröffentlichten Masterplan Binnenschifffahrt des BMVI enthalten und die flächendeckende Etablierung von Landstrom sieht auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung vor. Problematisch ist aktuell, dass die Nutzung von Landstromanlagen aufgrund der höheren Stromkosten und hoher Investitionskosten nicht wirtschaftlich ist. Wie diesem Punkt begegnet werden kann, wird aktuell diskutiert (Befreiung von der EEG Umlage, Förderung, Netzentgelte, Förderung von Länderprogrammen durch den Bund). Viele dieser Fragen lassen sich ausschließlich auf europäischer oder Bundesebene klären. Sobald hier eine klare Entwicklung absehbar ist, wird Baden-Württemberg entscheiden, ob weitere landesspezifische Unterstützungen nötig sind, um die Verfügbarkeit von Landstromanlagen zu erhöhen.

*5. wie sie die Hafenkooperation der Upper Rhine Ports hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet;*

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die Vernetzung und Kooperation von Logistikstandorten notwendiger Bestandteil eines leistungsstarken und verlässlichen kombinierten Verkehrs ist. Die Verknüpfung und gemeinsame Nutzung von Transportinformationen ist damit wesentlich für die Bewältigung des steigenden Güterverkehrsaufkommens. Auch speziell in der Binnenschifffahrt können Digitalisierung, kluge Datennutzung und Vernetzung zu einem weiteren Effizienzgewinn in der Transportkette führen.

Die Oberrheinhäfen nehmen diese Herausforderung an und wollen eine Verbesserung der logistischen Prozesse am Rhein als einem der zentralen Korridore des Transeuropäischen Transportnetzes (TEN-T) erreichen. Die Hafenkooperation und die Rhine Ports Information System Plattform (RPIS-Plattform) können zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern und zu einer Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch effizientere Umschlagsplanung führen.

Die Hafenkooperation und das Projekt „Rhine Ports Information System“ sind vielversprechende Ansatzpunkte, deren Entwicklung mit großem Interesse verfolgt wird.

*6. ob sie an dieser Hafenkooperation unterstützend beteiligt ist und wie die Landespolitik diese unterstützen kann.*

Das RPIS-Projekt wurde in der Vergangenheit zu 50 % aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) der EU gefördert. Aktuell läuft nach Kenntnis des Verkehrsministeriums ein Antrag auf Förderung durch das Interreg-Förderprogramm der EU, das vom Verkehrsministerium befürwortet wird. Das Verkehrsministerium steht in engem Austausch mit den Projektträgern und -managern der Upper Rhine Ports und wird eine Unterstützung im Bedarfsfall wohlwollend prüfen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor